



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

NÁVRH UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ STRUKTURY - NA BÁZI STŘEDOVĚKÉHO MĚSTA - PRO 21.STOLETÍ.

DESIGN OF A SUSTAINABLE URBAN STRUCTURE - BASED ON A MEDIEVAL CITY -
FOR THE 21ST CENTURY.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Daniel Čech

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2021



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3504 Architektura a rozvoj sídel
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Daniel Čech
Název	Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století.
Vedoucí práce	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2020
Datum odevzdání	21. 5. 2021

V Brně dne 30. 11. 2020

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

Územní plán řešeného města

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Schmeidler Karel: Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě, MU Brno, ISBN 80-238-6582-X

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Cílem diplomové je navrhnout udržitelnou městskou strukturu na bázi středověkého města v ČR. Navrhnout novou městskou čtvrť v rámci již stávajícího města. Navrhnout veřejné prostory - nábřeží, náměstí, zákoutí. Výsledkem práce bude i návrh přilehlého okolí - návrh obytné ulice, čtvrti.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 04/2019. Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, B1
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C.MODEL v úměrném měřítku

USB flash disk nebo CD s dokumentací celého projektu

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Cílem návrhu bylo vytvořit funkční městskou strukturu v Náměšti nad Oslavou, která funguje na principech moderního města 21. století, ale zároveň je inspirována prvky středověkého města. Jedná se tedy o snoubení starého s novým. Na tomto základu byla navržena kompaktní funkční struktura, která funguje jako komplement stávající zástavby a neslouží jako samostatný celek. V nové zástavbě tedy byly navrženy prvky, které pomohou zkvalitnit život v celém městě. Důraz byl kladen na jedinečný charakter zástavby, centrum osvobozené od automobilů, dostatek zelených ploch a práci s přírodními zdroji. Návrh počítá se životností po dobu desítek až stovek let. Navržená zástavba později může být rozšířena do prostoru, ale i do výšky.

KLÍČOVÁ SLOVA

Náměšť nad Oslavou, urbanismus, město 21. století, středověké město, obnovitelné zdroje, městský blok, viladům, náměstí, městský park, polyfunkce, bydlení, komerční parter

ABSTRACT

The aim of the design was to create a functional urban structure in Náměšť nad Oslavou, which works on the principles of a modern city of the 21st century, but is also inspired by elements of a medieval city. So it is a marriage of the old with the new. On this basis, a compact functional structure was designed, which functions as a complement to the existing development and does not serve as a separate unit. In the new development, therefore, elements were designed to help improve the quality of life throughout the city. Emphasis was placed on the unique character of the development, a car-free center, plenty of green space and work with natural resources. The design has a lifespan of tens to hundreds of years. The proposed development can later be extended to the space, but also to the height.

KEYWORDS

Namest nad Oslavou, urbanism, city of the 21st century, medieval city, renewable resources, city block, villa, square, city park, polyfunction, housing, commercial parterre

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Daniel Čech *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století..* Brno, 2021.30 s., 87 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století*. je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 15. 5. 2021

Bc. Daniel Čech
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Návrh udržitelné městské struktury - na bázi středověkého města - pro 21.století*. zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 15. 5. 2021

Bc. Daniel Čech
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych v první řadě poděkoval vedoucímu diplomové práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za profesionální, svědomitý a lidský přístup při vedení diplomové práce, a také za cenné zkušenosti, které nepochybně využiji v budoucí praxi. Také bych rád poděkoval doc. Ing. Janu Pavlíčkovi, Csc. za odborné konzultace dopravního řešení. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své přítelkyni a rodině za bezmeznou podporu a trpělivost, jak při zpracování této práce, tak i po dobách celého studia.

V Brně dne 21. 5. 2021

Bc. Daniel Čech
autor práce

OBSAH

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE	2
ABSTRAKT	5
KLÍČOVÁ SLOVA	5
ABSTRACT	5
KEYWORDS	5
BIBLIOGRAFICKÁ CITACE	6
PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE	7
PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE	7
PODĚKOVÁNÍ	8
OBSAH	9
ÚVOD	11
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	12
ŠIRŠÍ VZTAHY	12
HISTORIE OBCE	12
DOPRAVNÍ SITUACE	13
FUNKČNÍ ZÁSTAVBA	14
PROSTOROVÁ STRUKTURA	14
ZELEŇ A VODSTVO	15
PROBLÉMY A POZITIVA	16
KONCEPCE NÁVRHU	17
1. VNĚJŠÍ VLIVY	17
2. KONCEPCE DOPRAVY A ZÁSTAVBY	17
3. INTENZITA A TYP ZÁSTAVBY	17
4. DEFINICE ZÁSTAVBY A FUNKCE	18
5. DEFINICE VEŘEJNÝCH A SOUKROMÝCH PROSTOR	18
6. MĚSTO 21. STOLETÍ INSPIROVANÉ STŘEDOVĚKÝM MĚSTEM	19
CÍLE NÁVRHU A HLAVNÍ PRVKY	19
POPIS NÁVRHU	20
NÁVRH DOPRAVY	21
NÁVRH FUNKCÍ	21
ETAPIZACE VÝSTAVBY	22
URBANISTICKÝ DETAIL - NÁMĚSTÍ	23
STRUKTURA ZÁSTAVBY	23
VILADOMOVÁ ZÁSTAVBA	23
ZÁSTAVBA MĚSTSKÝCH BLOKŮ	24
ZÁVĚR	25
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	26
KNIŽNÍ PUBLIKACE:	26
ZÁKONY, NAŘÍZENÍ VLÁDY, VYHLÁŠKY A NORMY	26
INTERNETOVÉ ZDROJE	26
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	28
SEZNAM PŘÍLOH	29
1. URBANISTICKÁ STUDIE B1	29
2. URBANISTICKÁ STUDIE A3	29
3. PREZentační plakát B1	30
4. Fyzický model	30
5. CD s elektronickou verzí všech příloh	30

ÚVOD

Cílem návrhu bylo vytvořit funkční městskou strukturu, která funguje na principech moderního města 21. století, ale zároveň je inspirována prvky středověkého města. Jedná se tedy o snoubení starého s novým. Na tomto základu byla navržena kompaktní funkční struktura, která funguje jako komplement stávající zástavby a v žádném případě nemá sloužit jako samostatný celek. V nové zástavbě tedy byly navrženy prvky, které pomohou zkvalitnit život v celém městě. Návrh počítá se životností návrhu po dobu desítek až možná stovek let. Navržená zástavba později může být rozšířena do prostoru, ale i do výšky.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ŠIRŠÍ VZTAHY

Náměšť nad Oslavou leží na východním konci kraje Vysočina a přímo sousedí s Jihomoravským krajem. Leží v okrese Třebíč, a jedná se o obec s rozšířenou působností. ORP Náměšť nad Oslavou sousedí s ORP Rosice, Ivančice a Třebíč. Přibližně sedm kilometrů směrem na jih se nachází vojenské letiště u obce Sedleč. A přibližně osmnáct kilometrů na jih se nachází jaderná elektrárna Dukovany.

Obec má přibližně pět tisíc obyvatel, tento počet ale poslední roky postupně klesá. Obec má takřka kompletní občanské vybavení včetně úřadu práce, polikliniky apod. Dominantou obce je Náměšťský zámek, který leží severovýchodně od historického centra. Areál zámku je Národní kulturní památkou. Historické centrum obce je městskou památkovou zónou. V obci a okolí se nachází šestnáct nemovitých kulturních památek. Na západní straně obce se nachází Obora Kralice, která je krajinnou památkovou rezervací. Na jihovýchodě obce po toku řeky Oslavy se nachází údolí Divoké Oslavy.

Obcí protéká řeka Oslava, která přitéká ze severu od Žďárských vrchů, a směrem na jih odtéká do Ivančic, kde se nachází soutok Oslavy s řekou Jihlavou. Na severozápadě obce se nachází rybník Rathan a na jihozápadě Vícenický žleb, který je umělou nádrží založenou v roce 1981.

HISTORIE OBCE

První zmínky o založení obce pocházejí z roku 1234, kde na místě dnešního zámku stál hrad, který shlížel na údolí řeky Oslavy.

Obec se v průběhu dějin proslavila řadou věcí. V roce 1481 zde byla zřízena tiskárna a v roce 1533 poté vytištěna česká gramatika Beneše Optála z Telče. V roce 1752 vlastnil Náměšť Bedřich Vilém Haugvic z rodu Haugviců, a v jejich vlastnictví obec v příštích desetiletích prosperovala. V roce 1795 byl zrušen kapucínský klášter v blízkosti zámku, a byla zde zřízena manufaktura pro zpracování látek. Od roku 1869 je obec na vrcholu prosperity, která byla dána proslavením se Náměště po celém tehdejší císařství výrobou tapisérií a koberců. Rod Haugviců po dobu vlastnictví obce sbíral velké množství uměleckých předmětů a knih, které byly uchovány na zámku, a to včetně Bible Kralické. Rod Haugviců byl v roce 1945 zbaven majetků, včetně zámku, ve prospěch českého lidu.

V roce 1956 bylo v nedaleké Sedleci postaveno vojenské letiště, které zaměstnávalo nemalou část obyvatelstva Náměště. Díky tomu byla postavena sídliště, která poskytovala byty pro pracovníky na letišti, a i pro zaměstnance nedaleké jaderné elektrárny Dukovany.

Město Náměšť nad Oslavou je historicky velmi bohaté místo, a jakýkoli zásah do jeho urbanistické podstaty musí být citlivý, a s ohledem na bohatou historii.

DOPRAVNÍ SITUACE

Náměšť nad Oslavou protínají dvě důležité komunikace krajského významu. Jedná se o silnici I/23, vedoucí od Rosic směrem na Třebíč a slouží jako hlavní komunikace pro dopravu do Jihlavy, Třebíče a Brna. Druhou důležitou komunikací je železniční trať 240, vedoucí z Brna přes Třebíč do Jihlavy. V obci zastavuje rychlík jedoucí z Brna přes Jihlavu, České Budějovice do Plzně, a regionální osobní vlaky. Další důležitou komunikací je silnice 399, která slouží jako přípojná komunikace na dálnici D1 u Velké Bíteše. Během patnácti minut je tedy možné se dostat na dálnici.

Doprava v Náměšti je koncipována hierarchicky a přehledně. Hlavní páteří je zmíněná komunikace 23. Na severním a jižním konci se oddělují regionální komunikace 399 a 3906. Z těchto silnic se oddělují sběrné městské komunikace (nejdůležitější jsou ulice Husova a Boženy Němcové), a na ně se napojují silnice obslužné. V obci se nachází poměrně velké množství veřejných parkovišť, a to v okolí sídlišť, u obchodních center, u nádraží a na náměstích. Na ná březí řeky Oslavy se nachází městská cyklotrasa. Paralelně s železnicí a po silnici 3995 vedou regionální cyklostezky. Pěší doprava je v obci řešena především chodníky.

Řešení dopravy v Náměšti nad Oslavou má své potenciální problémy, a to jak v současnosti, tak v budoucnosti.

Silnice 23 a železniční trať rozdělují obec do tří částí.

Přejít přes silnici 23 je možné přes několik úrovněvých přechodů, které jsou dobře značené a osvětlené. Po většině délky silnice se nachází chodník. V případě nehody nebo opravy silnice je možné využít objízdné trasy v rámci sběrných komunikací obce. Problémem by byla ale oprava mostu přes řeku Oslavu. Objízdná trasa by musela vést přes barokní most a přes Masarykovo náměstí, což by značně zkomplikovalo městský život.

Přechod nebo přejezd přes železnici je větším problémem. Celá jižní polovina obce včetně průmyslových ploch na jihu jsou zásobené pouze po ulici Boženy Němcové. Na západě obce se nachází přejezd přes železnici, ale s manuálním ovládáním závor. V případě znemožnění průjezdnosti na přejezdu na ulici Boženy Němcové je celá jižní část obce odříznuta. Zároveň železnice tvoří značnou bariéru i pro pěší dopravu. Docházkové vzdálenosti se díky této skutečnosti dvojnásobí. Cesta z hranice řešeného území na nádraží trvá jedenáct minut, kdežto přímá trasa by trvala minuty čtyři.

V rámci návrhu bude nutné zlepšit celkovou prostupnost území přes železniční trať. Zároveň bude nutné brát v potaz svažitost terénu a příslušné normové doporučení týkající se sklonu komunikací.

FUNKČNÍ ZÁSTAVBA

Funkční zástavba v Náměšti nad Oslavou je poměrně komplexní. Nachází se zde zastoupení všech funkcí, které by se daly očekávat. Vzhledem k faktu, že je Náměšť nad Oslavou obec s rozšířenou působností, nachází se zde správní objekty a úřady, které jsou vzhledem k velikosti obce nadstandardní.

Město obsahuje také velmi rozmanitou strukturu obytných budov. Nachází se zde dvě sídelní struktury s bytovými domy, dále vilové čtvrti, zástavba rodinných domů čítající solitérní domy, dvojdomy i řadové domy a také polyfunkční zástavba.

Obec také obsahuje řadu městských služeb jako polikliniku, penzion pro důchodce a byty s pečovatelskou službou, domov pro hendikepované a dětský domov. V obci se také nachází dvě mateřské školy, dvě základní školy, základní umělecká škola a domov dětí a mládeže. Nachází se zde také samozřejmě hasičská zbrojnice a stanice státní policie.

Technická infrastruktura obce je kompletní, včetně fotovoltaické elektrárny na severovýchodě obce.

Obecně se dá říci, že je v obci Náměšť nad Oslavou občanské vybavení kompletní, a vzhledem k velikosti obce až nadstandardní.

Zásadním problémem je rozložení funkcí a oblast pokrytí funkcemi. Za problém se dá považovat i relativní vzájemná blízkost mateřských škol, které jsou od sebe vzdálené přibližně 250 metrů. Hlavním problémem je ale absence služeb a komerčních prostor v oblasti směrem na jih od železnice. Tato oblast postrádá jakýkoliv obchod spotřebního zboží, či ordinaci doktora. Nenachází se zde ani školské objekty.

V rámci nově navržené výstavby bude nutné navrhnout komerční prostory, které by sloužily i pro stávající zástavbu. Vzhledem k uvažovanému nárůstu obyvatel bude také vhodné navrhnout prostory mateřské školy, případně i provozovnu všeobecného lékaře.

PROSTOROVÁ STRUKTURA

Terén na katastru obce Náměšť nad Oslavou je značně kopcovitý s převýšením dosahujícím až devadesát metrů. Dvě kopcovité fronty, kde leží zámek a západní část obce rozděluje údolí kudy teče řeka Oslava. Terén je zde morfologicky přirozeně utvářen tokem řeky. Dalším výrazným topografickým prvkem je tok Okareckého potoka a Vícenického žlebu, který se nachází směrem na jih řešeného místa.

Samotná zástavba obce se svažuje dvěma směry. Silnice 23 a železnice tvoří údolí, svažující se směrem na východ k řece oslavě. Severní část obce se svažuje směrem na jih a jižní na sever. Převýšení severního svahu dosahuje až čtyřicet metrů a jižní svah až šedesát metrů.

Řešené místo jižně od nádraží je v poměrně strmém svahu. Nejvyšší bod se nachází ve výšce 423 metrů nad mořem. Nejnižší místo se nachází v hranici kolejíště železnice ve výšce přibližně 390 metrů nad mořem.

Z hlediska podlažnosti je zástavba v Náměšti nad Oslavou spíše střídá s několika dominantními prvky. Hlavním dominantním prvkem je zámek. Ten je považován za symbol obce a jedná se tedy o žádoucí dominantu. Za pozitivní výškovou dominantu se dá také beze sporu považovat kostel svatého Jana křtitele na Masarykově náměstí. Dalšími dominantami jsou pak především sídliště, která necitlivě sekundují zámku. Jedná se především o sídliště na ulici Husova a sídliště na jihu obce. Dalšími dominantami jejichž postavení je spíše kladné jsou Husův sbor a Penzion pro důchodce.

Kopcovitý terén Náměště nad Oslavou má řadu kladů a záporů. Kladnou stránkou složité topografie obce jsou bezesporu zajímavé výhledy a různé pohledy na dominanty obce nebo městskou vedutu. Město má díky této skutečnosti poutavý charakter.

Kopcovitý terén s sebou přináší také řadu omezení. Například se zvyšuje doba docházky, která je ovlivněna pomalejší a namáhavější chůzí do kopce. Dále je poměrně omezena nová výstavba. Navržené silnice musí splňovat normové doporučení sklonů vozovky, stejně jako chodníky pro splnění bezbariérových zásad. Dále je omezena výstavba objektů. Při výstavbě do svahu se musí počítat s tím, že je potenciálně nutné zasáhnout do terénu. Výstavba zároveň ovlivní odtok dešťových vod a statické poměry v zemině.

Vzhledem ke sklonu terénu na řešeném místě bude nutné počítat s omezením ve výstavbě komunikací, ale i objektů. Zároveň je vhodné počítat s výhledy na město a dominantní prvky v obci.

ZELEŇ A VODSTVO

Náměšť nad Oslavou a široké okolí se dají považovat za přírodně velmi bohaté území. Hlavním prvkem celého území je řeka Oslava, která pramení ve Žďárských vrších a na jihovýchodě se vlévá do řeky Jihlavy. V celé délce toku je řeka vedena přirozeně a volně vytvářela meandry, které tvarovaly terén.

Díky přítomnosti řeky je zde bohatá zeleň a rozsáhlé plochy lesů, travin a orných půd. V historii zde bylo založeno několik vodních ploch, které dále napomohly úrodnosti půdy.

Důležitým přírodním prvkem v území je Obora Kralice, která sousedí se zámeckým areálem. Historicky se jednalo o lovecký revír, dnes se jedná o krajinnou památkovou zónu, která je přístupna veřejnosti pouze několik měsíců v roce. Dalším výrazným zeleným prvkem je zmíněný zámecký areál. Tvoří ho zámecká zahrada, zámecké skleníky a také východní svah pod zámek, který je zalesněn.

Dalším přírodním prvkem je Vícenický žleb. Jedná se o uměle vytvořenou vodní nádrž založenou v osmdesátých letech dvacátého století. Jedná se o poutavé místo obklopené vysokými zalesněnými svahy. Na východní straně žlebu se nachází rekreační oblast a hráz. Dalším vodním prvkem je rybník Rathan nacházející se na severozápadě území. Kromě chovné funkce má rybník i funkci rekreační, kde na jižním břehu bylo nedávno zřízeno dětské hřiště a budova se sociálními zařízeními.

Přírodní bohatství je jednou z předností Náměště nad Oslavou a celého regionu. Poměry ploch ukazují jasnou převahu zelených ploch, a to zejména ploch lesů a orných půd. Hlavním přírodním prvkem je řeka Oslava, ke které má město kladný vztah a snaží se ho využít jako přednost města. Celkový přístup města k přírodnímu bohatství se dá pokládat za velmi dobrý.

V rámci řešeného území se nachází převážně obdělávané zemědělské půdy. S řešeným územím sousedí na jihu zalesněná oblast okolo Vícenického žlebu a Okareckého potoka. Směrem na západ se nachází louky a další orné půdy.

V rámci návrhu bude vhodné zabranou zelenou půdu nahradit v co největší míře. Zároveň je dobré zachovat zelený horizont při pohledu na řešené území, které není nutné porušovat více než sídelní zástavbou na východě.

PROBLÉMY A POZITIVA

Za největší problém řešeného území se dá bez pochyby považovat bariéra železnice. Díky železnici je celá jižní oblast závislá na jediné dopravní komunikaci. Dále železnice efektivně odděluje jižní oblast od pokrytí funkcemi a městskými službami.

Hlavní hrozbou při navrhování bude terénní reliéf řešeného místa. Svah v určitých místech neumožňuje vést silniční komunikace bez terénních úprav. Zároveň je nutné při výstavbě ve svahu dbát na vzniklé problémy, jako například odvodnění ploch.

Nejvýraznější silnou stránkou místa je přírodní bohatství, které je dané výraznými vodními plochami jako je Vícenický žleb a řeka Oslava. K přírodnímu bohatství patří také rozsáhlé plochy zeleně, a to zejména plochy lesů a břehové zeleně.

Mezi důležité příležitosti můžeme počítat zájem lidí o práci v místě bydliště. Nebo také přítomné silné pohledy na dominanty města nebo do okolí.

KONCEPCE NÁVRHU

1. VNĚJŠÍ VLIVY

Po návrhu dopravní infrastruktury byla následně definován **charakter zástavby**, přesněji **velikost a tvar bloků**. Cílem bylo **pozvolné navýšení intenzity zástavby**. Stávající zástavba rodinných domů na východní hranici řešeného území má intenzitu zástavby malou, jelikož se jedná většinou o solitérní rodinné domy s několika dvojdomy. Náhlé zvýšení intenzity městskými bloky by bylo nevhodné, proto byla v přímém sousedství navržena **zástavba viladomy**, tedy solitérními menšími bytovými domy. Další úrovní zintenzivnění zástavby jsou **městské bloky**. Předěl mezi viladomovou zástavbou a městskými bloky tvoří pěší příčná ulice vedoucí od nadchodu přes železnici. V tomto místě je ulice Nová vedena do podzemí. Tato podzemní komunikace zajišťuje **dopravní přístup do podzemních částí městských bloků**, konkrétně do jejich podzemních parkovišť. **Automobilová doprava rezidentů je tedy zcela oddělena od pěší dopravy** uvnitř zástavby. Pro doplnění zástavby byly na jižní straně ulice Otakara Březiny navrženy dva bytové domy a na konci kompoziční osy této ulice byla navržena solitérní budova. V místech s největší očekávanou intenzitou osob byly stanoveny **krystalizační body**, které značí potenciálně využívaná místa. Na vrcholu kopce byl navržen **přírodní park**.

2. KONCEPCE DOPRAVY A ZÁSTAVBY

Stanovením hranic rozsahu zástavby byla stanovena plocha, kde bude navržena obytná zástavba. Ze severní strany ohraničena ochranným pásmem železnice a z jižní strany výškovou hranicí, kde bude viditelná linie lesu na kopci. S ohledem na stávající dopravní napojení a na vedení nadúrovňové komunikace byly stanoveny **základní přípojně body dopravy**. Jedním z těchto bodů je **nadchod od nádraží přes železnici**. Ulice Nad tratí byla ukončena u nově navrženého mostu přes železnici, a dále pokračuje pouze jako pěší komunikace s cyklostezkou. Ulice Nová, Otakara Březiny a Zborovská byly prodlouženy dále do nové zástavby. Jelikož hlavním cílem návrhu bylo vytvořit **městskou část s minimem automobilů a pěšími ulicemi**, bylo ideální použít minimum nutných silničních komunikací na povrchu. **Ulice Nová je tedy z větší části vedena v podzemí jako tunel**. Ulice Otakara Březiny vede po okraji jižní a jihozápadní hranici zástavby, tak aby bylo možné dopravně obsloužit nadzemní část nové zástavby. V zastavěné části byla navržena **jednoduchá síť pěších ulic**. Diagonální hlavní pěší ulice byly navrženy v **pohledové ose se zámkem**. Příčné ulice byly navrženy pro **usnadnění pohybu uvnitř území**. Ulice Zborovská je slepou ulicí, která slouží pro dopravní **obslužnost a údržbu parku na kopci**.

3. INTENZITA A TYP ZÁSTAVBY

Po návrhu dopravní infrastruktury byla následně definován **charakter zástavby**, přesněji **velikost a tvar bloků**. Cílem bylo **pozvolné navýšení intenzity zástavby**. Stávající zástavba rodinných domů na východní hranici řešeného území má intenzitu zástavby malou, jelikož se jedná většinou o solitérní rodinné domy s

několika dvojdomy. Náhlé zvýšení intenzity městskými bloky by bylo nevhodné, proto byla v přímém sousedství navržena **zástavba viladomy**, tedy solitérními menšími bytovými domy. Další úrovní zintenzivnění zástavby jsou **městské bloky**. Předěl mezi viladomovou zástavbou a městskými bloky tvoří pěší příčná ulice vedoucí od nadchodu přes železnici. V tomto místě je ulice Nová vedena do podzemí. Tato podzemní komunikace zajišťuje **dopravní přístup do podzemních částí městských bloků**, konkrétně do jejich podzemních parkovišť. **Automobilová doprava rezidentů je tedy zcela oddělena od pěší dopravy** uvnitř zástavby. Pro doplnění zástavby byly na jižní straně ulice Otakara Březiny navrženy dva bytové domy a na konci kompoziční osy této ulice byla navržena solitérní budova. V místech s největší očekávanou intenzitou osob byly stanoveny **krystalizační body**, které značí potenciálně využívaná místa. Na vrcholu kopce byl navržen **přírodní park**.

4. DEFINICE ZÁSTAVBY A FUNKCE

Po určení charakteru zástavby a hranic jednotlivých objektů a bloků následovala přesnější **definice jednotlivých bloků**, to z **prostorového hlediska**, tak i z **funkčního hlediska**. Prostorové a hmotové uspořádání bloků reagovalo na **svažitost terénu, orientaci k světovým stranám, pohyb Slunce** a také na **výhledy na obec a okolí**. Bloky tedy mají **různorodé hmotové uspořádání**, čímž nabývají na zajímavosti. Zástavba je **výškově umírněná** s nejvyššími objekty na nárožích nebo na koncích kompozičních os. Cílem bylo nevytvořit stěnu budov, ale nechat také proniknout pohledu na zeleň uvnitř bloků. Z funkčního hlediska je zástavba poměrně jednoduchá. Jedná se o **kombinaci hromadného bydlení a polyfunkce**, po vzoru **zástavby na středověké bázi**. Polyfunkční objekty se nachází v blízkosti krystalizačních bodů nebo na nárožích ulic. V krystalizačním bodě uprostřed zástavby městských bloků bylo **navrženo náměstí**, kde se protínají takřka všechny pěší ulice. Dalším významným krystalizačním bodem je průnik ulice Nová a diagonální ulic vedoucí k parku na kopci. V tomto místě byla navržena **mateřská škola**, která řeší nedostatečnou kapacitu a celkovou absenci mateřské školy na území jižně od železnice. Dalším významným bodem je solitérní objekt na konci uliční osy dané ulicí Otakara Březiny. Zde bylo navrženo **komunitní centrum**. Navržené funkční řešení **doplňuje stávající funkce** v obci a zároveň také **řeší stávající problémy**.

5. DEFINICE VEŘEJNÝCH A SOUKROMÝCH PROSTOR

Charakter zástavby jasně definuje **veřejné a soukromé prostory**. Uvnitř městských bloků je tento prostor definován zástavbou bloků, uvnitř viladomových bloků je definován oplocením, které je převážně tvořeno živými ploty. Do **soukromých prostorů mají přístup pouze rezidenti těchto bloků**. Tyto soukromé plochy byly navrženy s ohledem na **zpříjemnění života rezidentů**, a také s **ohledem na určitou míru samostatnosti**. Nachází se zde zahrádky patřící k bytům, **zahrádky** patřící celému bloku, dále také **rekreační plochy a hřiště**. Některé bloky také mají samostatné malé objekty, které mohou sloužit jako dílna. Vně bloků jsou **veřejná prostranství**, která byla navržena s ohledem na **lidské**

měřítko po vzoru historických měst. Ulice působí **střídmým a příjemným dojmem**, daným stromovou zelení, městským mobiliářem a důrazem na pěkné výhledy. V přímém sousedství s novou zástavbou se nachází zelené plochy, které jsou koncipovány jako **městské parky**. Ty slouží, kromě místa pro rekreaci a odpočinek, jako **vizuální ohraničení zastaveného území, eliminaci hluku z dopravy a retenci dešťových vod**.

6. MĚSTO 21. STOLETÍ INSPIROVANÉ STŘEDOVĚKÝM MĚSTEM

Město bylo navrženo jako **moderní město 21. století na bázi středověkého města**. V rámci středověké zástavby byla navržena **kompaktní polyfunkční zástavba** s prostory uzpůsobenými lidskému měřítku. Centrem zástavby je prostor pro setkávání, obchod a rekreaci, a tím je jasně definované a přehledné náměstí. Bloková zástavba pak jasně definuje **hierarchii zelených ploch**, kde mimo bloky se nachází zeleň veřejná a uvnitř bloků zeleň soukromá. Důležitým prvkem je i **kompoziční osovost ulic**, kde na konci dlouhých ulic byly umístěny dominantní prvky, jako výrazné nároží, socha nebo rozhledna.

S ohledem na koncepci města 21. století je návrh v souladu s **moderními trendy**. Byly použity **soudobé architektonické a urbanistické výrazové prvky**, jako například při použití materiálů, při návrhu hmot objektů a podobně. Návrh je taky řešen s ohledem na **ekologii a ekonomickou rentabilitu**. Z ekologického hlediska budou použity **obnovitelné zdroje energie, ekologické materiály** a v neposlední míře by měla být zapojena **udržitelná městská politika**. Z ekonomického hlediska je návrh využitelný díky své kompaktnosti a jisté poutavosti.

CÍLE NÁVRHU A HLAVNÍ PRVKY

Cílem návrhu bylo vytvořit funkční městskou strukturu, která funguje na principech moderního města 21. století, ale zároveň je inspirována prvky středověkého města. Jedná se tedy o snoubení starého s novým. Na tomto základu byla navržena kompaktní funkční struktura, která funguje jako komplement stávající zástavby a v žádném případě nemá sloužit jako samostatný celek. V nové zástavbě tedy byly navrženy prvky, které pomohou zkvalitnit život v celém městě. Návrh počítá se životností návrhu po dobu desítek až možná stovek let. Navržená zástavba později může být rozšířena do prostoru, ale i do výšky.

Hlavním prvkem v navržené zástavbě je oddělení chodců od automobilů. To bylo docíleno odkloněním silničních komunikací mimo centrum zástavby. Jedna z komunikací protíná zástavbu v podzemí a druhá ji obchází po straně. Tímto řešením vzniklo centrum zástavby zcela oddělené od automobilů, tedy bez konfliktu a bez hluku a emisí.

Dalším výrazným prvkem je celkový charakter a typ zástavby. Byla navržena kombinace viladomové zástavby, kde byly navrženy solitérní objekty, které jsou ale propojeny podzemní podnoží a spojeny ve vlastním uzavřeném bloku, a městské blokové zástavby, která jasně definuje soukromé prostory uvnitř bloků. Těmito způsoby bylo možné navrhnout kompaktní zástavbu s vyšší hustotou obyvatelstva.

To má značné výhody, kdy například bude zabráno daleko méně orné / zelené půdy, než při klasické výstavbě rodinných domů, a také umožní bydlení daleko více obyvatel, kteří se mohou aktivně ekonomicky podílet na rozvoji města.

Jelikož je nemožné se ubránit zabrání zelených ploch při navrhování nové zástavby, byly tedy zaniklé plochy nahrazeny v maximální možné míře. Byly použity zelené střechy, vertikální zelené zahrady, bylo vysázeno značné množství stromů a podobně.

POPIS NÁVRHU

Navržené území se nachází v jihozápadní části obce Náměšť nad Oslavou. Přístup do řešeného území je z východu přes stávající komunikace, které jsou prodlouženy směrem do navrženého území. Ze západu je dopravní dostupnost řešena nadzemní komunikací, která překonává silnici I/23 a železnici. Pěší přístup je zajištěn také přes nově navržený nadchod směrem od nádraží a přes další nadchod, který vede přímo na náměstí Míru.

Zástavba se dělí do dvou charakteristických typů. Prvním typem zástavby, navržený v přímé návaznosti na stávající zástavbu rodinných domů, je zástavba viladomů. Ta se dělí do šesti uzavřených bloků po třech až šesti objektech v rozsahu tří až šesti podlaží. Každý viladům má od osmi po dvanáct bytových jednotek různých kategorií, od garsonek po čtyř pokojové byty pro rodiny s dětmi. Každý blok viladomů má vlastní kryté parkoviště. Čtyři rohové viladomy mají v parteru komerční prostory pro drobné provozovny. Na prodloužené ulici Nová se nachází nově navržená mateřská škola, která svou kapacitou zvládne pokrýt stávající nedostatečnou kapacitu, a i budoucí předpokládaný nárůst obyvatelstva daný nově navrženou zástavbou.

V návaznosti na viladomovou zástavbu je zástavba městských bloků. Ty jsou tvořeny několika částmi, které dohromady tvoří ze všech stran krytý blok se soukromým vnitroblokem. Hmotové řešení těchto bloků je navržen s ohledem na svažitost terénu, orientaci vůči světovým stranám a i s ohledem na výhled na panorama obce. Průměrně jsou všechny objekty dvou až pěti podlažní. Vnitrobloky jsou díky členitosti terénu několikaúrovňové. Všechny úrovně mají vlastní přístup z ulice a je také možné procházet mezi nimi pomocí schodišť. Každá úroveň vnitrobloku umožňuje vjezd drobných vozidel pro údržbu nebo opravy. Parkování v blocích je převážně řešeno podzemními parkovišti. Zastoupení bytů v blocích je velmi různorodé od garsonek až po čtyřpokojové byty. Uprostřed blokové zástavby se nachází centrální náměstí.

Zástavbu doplňuje ze severu trojice objektů. Dva bytové celky s vlastním podzemním parkováním a objekt sloužící jako komunitní centrum, kde se nachází učebny, kongresové a přednáškové místnosti, dílny a také trojice rezervních bytů.

NÁVRH DOPRAVY

Hlavní dopravní napojení do navržené zástavby je od stávající zástavby na západě, rozšířením stávajících ulic, a z východu výstavbou nadzemní komunikace vedoucí přes silnici I/23 a železnici. Navržená zástavba je také napojena na stávající cyklostezku a doba docházky k nádraží je zkrácena výstavbou nadchodu přes železnici.

Automobilová doprava je vedena do tří rovin rozšířením stávajících ulic. Ulice Nová je vedena k ulici Příčná nad zemí, a odtud je vedena jako podzemní komunikace, odkud je přístup do podzemních parkovišť městských bloků. Nachází se zde jedno samostatné parkoviště čistě dedikované komerčním prostorům, tedy zákazníkům provozů a zaměstnancům kanceláří. Rezidenti a zákazníci / zaměstnanci komercí mají tedy zcela oddělené provozy.

Ulice Otakara Březina je v celé své rozšířené délce nadzemní. Tato ulice slouží mimo jiné pro dopravní zásobování centra zástavby. V centrum se nachází jednosměrná komunikace s omezeným vjezdem pouze pro zásobování, stěhování, údržbu ulic a vnitrobloků a IZS. Na ulici Otakara Březiny se nacházejí dvě volná místa pro případné zřízení zastávek MHD, a také další podélná parkovací místa pro dočasné parkovací stání, nebo tzv. Kiss&Ride. Ulice Otakara Březiny se na severozápadě území stýká s ulicí Nová. Ulice Zborovská je slepou ulicí, která slouží pro parkování návštěvníků parku a pro údržbu parku.

Drtivá většina parkovacích stání je řešena v podzemních parkovištích v úrovni terénu, nebo zcela pod úrovní terénu.

NÁVRH FUNKCÍ

Z funkčního hlediska je navržená zástavba rozdělena do několika odlišných částí. V návaznosti na zástavbu rodinných domů od východní strany byla navržena zástavba viladomů, převažuje zde funkce hromadného bydlení s výjimkou několika nárožních objektů, které leží na spojnici diagonální pěší třídy a prodloužených ulic, kde se nachází komerční parter. Na začátku prodloužené části ulice Nová se nachází mateřská škola, která svou kapacitou pomůže, dnes již přeplněným mateřským školám v obci a zároveň pokryje očekávaný nárůst obyvatel.

Dále směrem na západ se nachází bloková zástavba. Zde převažuje funkce hromadného bydlení s polyfunkčními sekcemi. Největší koncentrace polyfunkční zástavby ve formě převážně komerčních parterů se nachází na novém náměstí a v přilehlých ulicích. Tyto partery jsou koncipovány pro drobnější komerční provozy ve formě například menších restauračních zařízení, menší kanceláře a podobně. Několik objektů přímo na náměstí mají dodatečné podlaží navržena jako administrativní. Na jihozápadní části prodloužené ulice Otakara Březiny se nachází komunitní centrum, kde bude poskytnuto zázemí pro vzdělávání, rekreaci a volnočasové aktivity.

Předěl mezi železnicí a zástavbou tvoří zelený pás, který je navržen jako lineární městský park, kde vzrostlá vegetace pomůže izolovat hluk od trati a zároveň díky navrženému korytu odvést dešťovou vodu do vsakovacích zařízení a retenčních jezírek a nádrží.

Další městský park se nachází na vrcholu kopce na jihozápadě řešeného území. Na jeho západní straně se nachází dětské hřiště a vyhlídka do krajiny údolí řeky Oslavy. Na jihu je umístěna rozhledna, která se nachází na spojnici ulic K rozhledně a prodloužené ulice Otakara Březiny. Prostřední část parku je řešena formou udržované louky, okolo které je vedena pěší cesta z mlatu. Na jihovýchodní části parku se nachází hřiště na míčové hry. Hřiště jsou umístěna v zákrytu sousedícího lesa.

ETAPIZACE VÝSTAVBY

ETAPA 1

V první etapě dojde k prodloužení ulic Nová, Otakara Březiny a Zborovská. Bude vystavěn nadchod od nádraží a nadchod od náměstí Míru, od kterého bude vystavěna pěší komunikace s cyklostezkou až na vrchol kopce. Tam bude zřízen městský park. Zároveň se také postaví mateřská škola a viladomový blok C. Postavení školky a zřízení parku nabídne zlepšení života obyvatel hned v prvních fázích projektu.

ETAPA 2

Následně v druhé etapě budou doplněny bloky A a B, a také E a F, které dotvoří celou viladomovou zástavbu. Po postavení těchto bloků bude zahájena stavba podzemních částí projektu. Dojde k hloubení tunelu a k založení podzemních garáží bloků I, J a K. Tyto stavby probíhají ve stejnou chvíli, a zároveň započne výstavba nadzemní komunikace směrem od severozápadu. Poté budou vystavěny podzemní garáže také bloků G a H.

ETAPA 3

Prvním krokem třetí etapy bude prodloužení ulice Otakara Březiny a její spojení s novou komunikací na západní hranici území. V tu dobu začne výstavba nadzemních částí městských bloků. A současně budou vytvořeny ulice a komunikace uvnitř území.

ETAPA 4

V poslední etapě dojde k výstavbě zbylých objektů, včetně komunitního centra. Dojde také k výsadbě stromů v liniovém městském parku na severu území. V následujících fázích je možné zastavění rezervních prostorů.

URBANISTICKÝ DETAIL - NÁMĚSTÍ

Nově navržené centrální náměstí se nachází ve středu blokové zástavby. Vede k němu celkem pět pěších ulic, což znamená jednoduchou dostupnost a přehlednost. Náměstím prochází jednosměrná dopravní komunikace, která slouží pouze pro účely zásobování, stěhování, údržbu ulic a vnitrobloků a pro integrovaný záchranný systém.

Náměstí bylo navrženo s ohledem na jednoduchost a přehlednost prostoru. Obecně má náměstí trojúhelníkový tvar, který je ale zástavbou a zelení modifikován do obdélníkového tvaru. Zůstává tedy otevírající se efekt při pohledu na náměstí o vrcholů trojúhelníku, ale zároveň náměstí disponuje jednoduchostí klasického obdélníkového náměstí. Dobrá orientace v prostoru náměstí je umocněna materiálovým řešením povrchů. Zvolena byla betonová dlažba formátu 1m x 1m ve dvou odstínech šedi. Tmavší odstín je umístěn po obvodu náměstí, kdežto světlejší odstín je umístěn ve středové ploše náměstí. V místech, kde se nachází dopravní komunikace a cyklostezka byla navržena dlažba polovičního formátu tedy 0,5m x 0,5m ve stejné světlém odstínu jako střed náměstí. Dopravní komunikace je od ostatních ploch oddělena čtyřmi pásy zapuštěnými do dlažby. To provádí vizuální oddělení účelů ploch, ale také akustické, kdy při přejezdu přes pruhy je slyšet zvuk daný pneumatikami, a také senzorický pro slepeckou hůl. Na jihozápadní straně náměstí se nachází trojice stromů, a mezi nimi moderní lavičky a veřejné LED osvětlení. Na severovýchodní straně náměstí se nachází zelená pochozí plocha s trávnikem a dvojicí stromů. Na průsečíku ulic se nachází orientační bod ve formě monumentu nebo sochy.

Všechny části parteru ve styku s náměstím mají komerční funkci. Jsou zde prostory pro drobná restaurační zařízení, drobné provozovny a podobné. Velikost náměstí je také vhodná pro menší veřejné akce, jako trhy nebo představení.

STRUKTURA ZÁSTAVBY

VILADOMOVÁ ZÁSTAVBA

V navržené zástavbě se nachází celkem šest viladomových bloků. Dva severní bloky A a B, mají podzemní parkoviště přístupné rampou, domovními komunikačními jádry a jedním společným schodištěm. Zbylé bloky mají podzemní parkoviště, které je ale přístupné z úrovně přilehlé ulice. Tato parkoviště slouží jako společná podnož celého bloku.

Samotné viladomy mají jednoduchou kubickou hmotu s ustupujícím nejvyšším podlažím. Výškově jsou objekty navrženy jako tři a čtyřpodlažní. Celkem se na jednom podlaží nacházejí tři až čtyři byty s dispozicí 1+kk až 4+kk. Objekty mají také navržené vlastní doplňkové prostory, jako technické místnosti, sklepy a společné prostory. Některé objekty mají v úrovni ulice komerční prostory. Vstup do jednotlivých objektů je jak z ulice, tak z vnitrobloku.

Vnitroblok viladomového bloku je navržen jako společný prostor pro odpočinek a soukromí. Vnitroblok je ohraničen zeleným plotem a samotnými objekty. Každý blok má vlastní venkovní plochu vyhrazenou pro posezení, nebo dětské hřiště. Bloky mají vlastní samostatný objekt, který může mít řadu různých využití jako například dílna, sklad nábytku a zahradnických potřeb a podobné. Slouží také jako společná komunikace do parkovišť, aby obyvatelé viladomů, kteří nemají přímý přístup do parkoviště nemuseli chodit přes cizí objekt. V přímé návaznosti s přilehlou silnicí je umístěno odpadové hospodářství, aby byl svaz odpadu zcela oddělen od vnitřního fungování bloku.

ZÁSTAVBA MĚSTSKÝCH BLOKŮ

Součástí návrhu je šest městských uzavřených bloků. Každý blok má vlastní soukromý vnitroblok a také vlastní podzemní parkoviště. Kromě bloku nejvíce na sever jsou všechna parkoviště přístupná z tunelu, který vznikl prodloužením ulice Nová. Tato parkoviště slouží čistě pro rezidenty. Pro komerční účely slouží samostatné podzemní parkoviště.

Vzhledem ke změnám terénu jsou městské bloky segmentovány do několika částí s vlastním vstupem, komunikačním jádrem a s vlastním odpadovým hospodářství. Díky reakci těchto segmentů na terénní uspořádání vzniká hmotová různorodost, která oživuje každý blok. Vzniká tak kombinace klasických kubických hmot a terasových uspořádání. Hmota bloku také reaguje na postavení jednotlivých segmentů vzhledem k důležitosti samotné pozice objektu. Nároží jsou tedy dominantnější, stejně tak objekty na koncích kompozičních a pohledových os.

Parter bloku je v místech důležitějších ulic věnován komerčnímu využití. V ostatních místech je zde umístěno příslušenství objektů, kde je často objekt již pod úrovní přilehlé komunikace. Přízemí směrem do vnitrobloku pak již obsahuje byty s vlastními zahrádkami. V následujících podlažích se nacházejí byty a domovní příslušenství. Byty jsou různých dispozic od garsonek po čtyřpokojové byty, včetně mezonetových bytů.

Společné vnitrobloky jsou několika úrovněvé, čímž reagují na výškovou změnu terénu. Přechod mezi jednotlivými úrovněmi je přes schodišťové komunikace a místy přes bezbariérovou rampu. Přístup do vnitrobloku je přes průchod z ulice, kde je možný průjezd užitkového vozidla pro údržbu nebo opravu vnitrobloku. Součástí každého vnitrobloku je místo pro posezení a odpočinek, komunitní zahrada a skleníky, a také samostatný objekt, který může sloužit pro účely celého bloku. Uvnitř každého vnitrobloku se nachází také samostatný vstup do podzemních garáží, jelikož ne každý segment objektu má vlastní přístup do parkoviště. To zaručuje nerušený přístup do podzemí mimo komunikace ostatních objektů.

ZÁVĚR

Výsledkem práce je kompletní urbanistická studie moderní čtvrti 21. století inspirovaná středověkou strukturou. Byla navržena kompaktní městská struktura v přímé návaznosti na stávající zástavbu a nádraží, která vhodným způsobem komplementuje z hlediska dopravy, struktury a funkčnosti celou obec. Z provedených analýz byly stanoveny problémy, které návrh konkrétními způsoby řeší. Jedná se například o doplnění druhé příjezdové cesty do jižní části obce, doplnění kapacit mateřských škol, zřízení městských parků, doplnění pokrytí služeb a další.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Prohlídka řešeného místa a obce Náměšť nad Oslavou
Vlastní fotodokumentace
Rozprava se starostou obce Náměšť nad Oslavou
Rozprava s dopravním inženýrem
2D mapové a analytické podklady

KNIŽNÍ PUBLIKACE:

NEUFERT, Ernst. *Navrhování staveb*. 2. Praha: Consultinvest, 2000. ISBN 8090148662.
SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Arch, 1995, ISBN 9788090160811
GEHL, Jan. *Města pro lidi*, Partnerství, 2012, ISBN 9783868593563
Řešitelský kolektiv Ústavu územního rozvoje ve spolupráci s odborem územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj ČR, *PRINCIPY A ZÁSADY URBANISTICKÉ KOMPOZICE V PŘÍKLADECH*. 2. vyd., Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Ústav územního rozvoje, 2019, ISBN 9788075382092
POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY, 1. vyd., Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Ústav územního rozvoje, Praha 2020, ISBN 9788075383075
Ing. arch. TUŠER Jaroslav, CSc., *OBEČ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ Postavení a činnost obcí v územním plánování*. 4. vyd., Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Ústav územního rozvoje, 2018, ISBN 7988075382160
Ing. SMĚLÝ, Martin, *Úvod do problematiky městských komunikací: MODUL M01*, Brno, 2007: Vysoké učení technické, Fakulta stavební
STEJSKAL, Karel. *Náměšť nad Oslavou: historie a současnost*. 1. V Náměšti nad Oslavou: Městské kulturní středisko, 2005. Edice Vysočiny. ISBN 80-903-4161-6.

ZÁKONY, NAŘÍZENÍ VLÁDY, VYHLÁŠKY A NORMY

Zákon č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu
Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích
Vyhláška č. 269/2009 Sb. O obecných požadavcích na využití území
Vyhláška č. 398/2009 Sb. O obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
Vyhláška č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území
ČSN. 73 6100 Názvosloví silničních komunikací
ČSN. 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN. 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

INTERNETOVÉ ZDROJE

A2 - Grafická část | Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina | Kraj Vysočina. *Kraj Vysočina* | *Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/a2-graficka-cast/ds-300630/archiv=0&p1=37753>

Fondy a sbírky. *302 Found* [online]. Copyright © [cit. 17.05.2021]. Dostupné z: https://uazk.cuzk.cz/vademecum_mapy/
Geoportal. *Object moved* [online]. Copyright © Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 17.05.2021]. Dostupné z: <https://geoportal.rsd.cz/web>

Geoprohlížeč. *Document Moved* [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

Historické: Městské kulturní středisko Náměšť nad Oslavou. *Městské kulturní středisko Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: https://mks-namest.cz/vismo/gallery-viewer.asp?id_galerie=1037&width=412&fbclid=IwAR05qmUgMHYHm0iXkirzrtDuly8HXtLjtWDvuMjz0Ea582h9zSM6cfNrfKg

Vyhledávání školy | Portál ČŠI. *Portál ČŠI* [online]. Dostupné z: <https://portal.csicr.cz/Search/School/?FilterType=Default&advancedFilter=false&pageSize=25&totalFound=0&page=1&a03ICO=&a03REDIZO=&a17UIVCode=&Lat=&Lng=&LatLngRadius=10&a03Name=&a03Street=&a03City=n%C3%A1m%C4%9B%C5%A1%C5%A5+nad+oslavou&a05ID=&a03PostCode=>

Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

Náměšť nad Oslavou – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1m%C4%9B%C5%A1%C5%A5_nad_Oslavou

Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka. *Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://www.namestnosl.cz/>

Územní plán Náměšť nad Oslavou [online]. Dostupné z: <https://www.namestnosl.cz/namest-nad-oslavou/d-3120/p1=2998>

Český statistický úřad | ČSÚ [online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xj/orp_namest_nad_oslavou

Náměšť nad Oslavou, Stav obyvatel - statistika | Kurzy.cz. *Města a obce v ČR - vyhledávání firem a osob na adrese, zajímavosti - Města a obce* | Kurzy.cz [online]. Copyright © 2000 [cit. 17.05.2021]. Dostupné z: <https://regiony.kurzy.cz/namest-nad-oslavou/stats/>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
ČSN	Česká technická norma
Sb.	sbírka
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
pozn.	poznámka
min	minimálně
max	maximálně
m n.m.	metrů nad mořem
MPR	Městská památková rezervace
KPR	Krajinná památková rezervace
P.Č.	parcelní číslo
k.ú.	katastrální území
MŠ	mateřská škola
RD	rodinný dům
BD	bytový dům
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
HPP	hrubá podlažní plocha
č.	číslo
s.	strana
S	sever / severní
J	jih / jižní
V	východ / východní
Z	západ / západní
atd.	a tak dále
apod.	a podobně
cca	cirka
tzv.	takzvaně

SEZNAM PŘÍLOH

1. URBANISTICKÁ STUDIE B1

- 01 Analýza širších vztahů
- 02 Analýza historie a stavebního vývoje
- 03 Analýza dopravy
- 04 Analýza funkcí
- 05 Prostorová analýza
- 06 Analýza zeleně a vodstva
- 07 Problémový a pozitivní výkres
- 08 Koncepce návrhu
- 09 Návrhový výkres
- 10 Dopravní výkres
- 11 Funkční výkres
- 12 Charakter zástavby
- 13 Urbanistický detail

2. URBANISTICKÁ STUDIE A3

- 01 Úvodní strana
- 02 Obsah
- 03 Analýza širších vztahů - širší vztahy
- 04 Analýza širších vztahů - text, foto
- 05 Analýza širších vztahů - situace
- 06 Analýza historie - mapy
- 07 Analýza historie - fotografie, posloupnost
- 08 Analýza historie - stavební vývoj
- 09 Analýza dopravy - širší vztahy, dostupnost
- 10 Analýza dopravy - silniční doprava a doprava v klidu
- 11 Analýza dopravy - pěší doprava
- 12 Analýza funkcí - zónování, dostupnost
- 13 Analýza funkcí - územní plán, majetkoprávní vztahy
- 14 Analýza funkcí - funkční výkres
- 15 Prostorová analýza - topografie, veřejné prostory
- 16 Prostorová analýza - relativní podlažnost
- 17 Prostorová analýza - skutečná podlažnost
- 18 Analýza zeleně a vodstva - širší vztahy, fotografie
- 19 Analýza zeleně a vodstva - zeleň a ochrana přírody
- 20 Analýza zeleně a vodstva - vodstvo, poměry ploch
- 21 Problémový a pozitivní výkres - swot analýza, analýza problémů
- 22 Problémový a pozitivní výkres - problémový výkres
- 23 Problémový a pozitivní výkres - pozitivní výkres
- 24 Koncepce návrhu - filozofie a hlavní principy návrhu
- 25 Koncepce návrhu - koncept
- 26 Koncepce návrhu - koncept a cíle návrhu

- 27 Návrhový výkres - schwarzplan, charakteristické řezy
- 28 Návrhový výkres - návrhová situace
- 29 Návrhový výkres - profil území, axonometrie
- 30 Výkres dopravy - schéma dopravy, pěší doprava, profily ulic
- 31 Výkres dopravy - situace silniční dopravy, doprava v klidu
- 32 Výkres dopravy - vizualizace, text
- 33 Funkční výkres - zónování, dělení a bilance
- 34 Funkční výkres - situace funkční zástavby, poměry ploch
- 35 Funkční výkres - etapizace
- 36 Urbanistický detail - dostupnost, axonometrie, pohledy
- 37 Urbanistický detail - situace náměstí, mobiliář
- 38 Urbanistický detail - vizualizace, text
- 39 Charakter zástavby - blok i - vizualizace, dostupnost, text
- 40 Charakter zástavby - blok i - půdorysy
- 41 Charakter zástavby - blok d - vizualizace, dostupnost, text
- 42 Charakter zástavby - blok d - půdorysy

3. PREZENTAČNÍ PLAKÁT B1

4. FYZICKÝ MODEL

5. CD S ELEKTRONICKOU VERZÍ VŠECH PŘÍLOH